



Bulletin de l'association de géographes français

Géographies

93-1 | 2016

Allemagne : vers une territorialité durable ? (1^{re} partie)

Les stratégies interterritoriales des municipalités de l'Allemagne baltique : une transition par les réseaux de villes ?

Inter-territorial strategies of Baltic Germany's municipalities: a transition through urban networks?

Nicolas Escach



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/806>

DOI : 10.4000/bagf.806

ISSN : 2275-5195

Éditeur

Association AGF

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2016

Pagination : 77-97

ISSN : 0004-5322

Référence électronique

Nicolas Escach, « Les stratégies interterritoriales des municipalités de l'Allemagne baltique : une transition par les réseaux de villes ? », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 93-1 | 2016, mis en ligne le 22 janvier 2018, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/806> ; DOI : 10.4000/bagf.806

Bulletin de l'association de géographes français

Les stratégies interterritoriales des municipalités de l'Allemagne baltique : une transition par les réseaux de villes ?

(INTER-TERRITORIAL STRATEGIES OF BALTIC GERMANY'S MUNICIPALITIES: A TRANSITION THROUGH URBAN NETWORKS?)

Nicolas ESCACH*

RÉSUMÉ – Depuis les années 1990, la région baltique connaît une intense recomposition prenant les traits d'une régionalisation souvent qualifiée de « Nouvelle Hanse ». Les villes littorales du Schleswig-Holstein et du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, situées en marge des régions allemandes et européennes les plus dynamiques et souvent touchées par un déclin économique et démographique, y voient l'occasion d'un nouveau départ. L'utilisation de l'échelle supranationale et notamment de collaborations avec les régions de l'Øresund permet-elle aux acteurs publics et privés de proposer une réelle perspective de développement pour les villes rétrécissantes d'Allemagne du Nord ?

Mots-clés : Villes rétrécissantes – Régionalisation – Baltique – Réseaux de villes – Rescaling – Allemagne

ABSTRACT¹ – Since the 1990s, the Baltic region has been undergoing a complete reorganisation, which is characterized by a type of regionalization often known as "The New Hansa". The coastline cities of Schleswig-Holstein and Mecklenburg-Western Pomerania, which lie far from the most dynamic German and European areas and often suffer from an economic and demographic decline, see in this the chance for a new start. The question is whether using the supranational scale and in particular cooperating with the Øresund regions can enable public and private stakeholders to offer a real prospect of development to the shrinking towns of Northern Germany.

Keywords: Shrinking Cities – Regionalism – Baltic Sea Region – City-Networks – Rescaling – Germany

* Agrégé de Géographie, diplômé de l'ENS de Lyon, ATER à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, Membre de l'UMR 5600 Environnement Ville Société (EVS) – Courriel : nicolas.escach@uvsq.fr

¹ L'auteur remercie Anne Raynaud pour son aide précieuse

Introduction

Les régions allemandes du littoral de la mer Baltique constituent, avec la plupart de leurs voisines polonaises, des cas particuliers parmi les territoires riverains : elles possèdent en effet le plus bas niveau de développement de leurs États respectifs [De Rauglaudre 1998]. Le Schleswig-Holstein, surnommé « le pédoncule danois », a été jusqu'en 1989 le moins développé des *Länder* d'Allemagne de l'Ouest, alors que le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale était le plus pauvre d'Allemagne de l'Est. Les deux *Länder* se situent toujours en retrait des grandes infrastructures et voies de communication qui parcourent la plaine nord-européenne et des centres industriels de l'Europe médiane. Le développement du Schleswig-Holstein a longtemps été entravé par la proximité du Rideau de fer, puis par le rayonnement écrasant de Hambourg. La partie méridionale du *Land* appartient d'ailleurs à la région métropolitaine hambourgeoise. Le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale s'est davantage développé pendant la guerre froide grâce au dynamisme du port de Rostock, porte sur le monde de la RDA², avant de devenir un « cul-de-sac » de l'Union européenne jusqu'en 2004. Le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale présente en 2014 la densité la plus faible d'Allemagne (69 habitants par km², soit trois fois moins que la moyenne nationale).

La trajectoire des *Länder* du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et du Schleswig-Holstein se confond avec celle de leurs plus grandes villes. Elles ont souvent accueilli des activités industrielles et portuaires aujourd'hui en crise et sont pour certaines considérées comme des modèles de fragilité. L'atlas des villes rétrécissantes a d'ailleurs identifié Kiel, Lübeck, Rostock et Schwerin parmi les *shrinking cities* européennes de plus de 100 000 habitants sur la période 1950-2000 [Oswalt & Rieniets 2006]. Elles constituent ainsi les seules villes de ce type dans le Nord de l'Allemagne.

Les villes littorales du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et du Schleswig-Holstein présentent certes une vulnérabilité démographique et économique³, qui se traduit par une certaine marginalisation dans un contexte de métropolisation économique et un faible rayonnement au sein de l'Europe politique. Cependant, elles se situent en position frontalière, en bordure occidentale de l'espace transnational baltique⁴, lequel émerge depuis le début

² Concurrencé par le *hub* de Hambourg après la réunification allemande, le port de Rostock est devenu un port roulier (4^e port allemand en 2014), principalement orienté vers le trafic local (Trelleborg, Gedser) et régional (liens avec le Golfe de Finlande), ainsi qu'un port de départ pour les croisières.

³ Dans un contexte de fortes perturbations, difficulté d'une organisation spatiale donnée à se protéger, à s'adapter et/ou à se réorganiser. La vulnérabilité est souvent cumulative : elle est la conséquence d'un choc difficile à amortir (par sa fulgurance, son étendue géographique) mais aussi la cause d'une moindre capacité à réagir face à des évolutions futures.

⁴ Le terme d'espace transnational est ici à entendre comme un système ouvert d'interactions et de réseaux établis à différents niveaux géographiques, sur un espace donné, par des acteurs liés par une communauté d'intérêts. Nous retiendrons comme limites pour l'espace transnational baltique l'aire

de la décennie 1990 grâce à un foisonnement d'initiatives lancées en particulier par des acteurs locaux⁵ (municipalités, ports, universités...). L'ouverture de la liaison fixe du Fehmarn, prévue à l'horizon 2020, pourrait d'ailleurs contribuer à un ancrage du littoral nord-allemand à la région urbaine dynamique de Copenhague/Malmö (Øresund élargi). De même, la proximité relative des villes polonaises ou baltes peut offrir, notamment pour des municipalités comme Rostock, l'occasion d'une remobilisation d'anciennes coopérations et une posture de « guide » pour les autres villes de l'Est auprès des autorités allemandes, nordiques ou européennes.

Pierre Veltz évoque une « économie d'archipel » à propos du processus de polarisation spatiale au profit des zones les plus développées, désormais davantage reliées entre elles que tributaires de leurs arrière-pays [Veltz 1996]. Les municipalités du littoral baltique, bien que de taille moyenne, peuvent-elles, par les réseaux de villes, redéfinir leur positionnement au sein des cadres territoriaux et administratifs traditionnels ? Le terme réseau de villes est ici à entendre comme une démarche volontariste d'alliances et de coopérations sans prédétermination de frontière ou de proximité physique [Piolle 1993]. Frédéric Tesson a montré que cet outil permettait aux acteurs locaux de recomposer les frontières habituelles de leur action politique, lorsque celle-ci s'inscrit à un niveau où leur isolement est palpable, et d'identifier de nouvelles solutions aux défis de plus en plus nombreux qu'ils rencontrent. Ces problèmes ne se posent pas forcément dans les mêmes termes à d'autres échelons de gouvernance [Tesson 1996]. L'insertion dans un réseau de villes répond donc souvent à une réaction des élus notamment dans un contexte socioéconomique difficile [Mayntz 1993, Buléon & Baudelle 1999]. L'élaboration d'une stratégie interterritoriale, à travers les niveaux géographiques⁶, est d'autant plus aisée que, depuis les années 1980, les acteurs locaux jouissent d'une plus grande autonomie dans la conduite de leur politique internationale en raison d'une recomposition du rôle de l'État [Jouve 2007, Escach 2014].

La vulnérabilité⁷ est donc une notion relative en fonction de l'échelle d'observation. Il semble que les réseaux de villes baltiques, qui se sont multipliés depuis la chute du Rideau de fer, forment un espace transnational aux limites floues et permettent aux municipalités riveraines, malgré leur fragilité, de

d'éligibilité du programme INTERREG IV-B : l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Suède, le Danemark, la Biélorussie, la Norvège et une partie des régions allemandes et russes. Site du programme : <http://eu.baltic.net>.

⁵ La création en 1991 de l'Union des villes de la Baltique (UBC) et de l'Organisation des ports de la Baltique (BPO) est assez représentative.

⁶ Le terme niveau (synonyme d'échelon) est ici utilisé pour désigner un ordonnancement vertical de l'espace en différentes strates liées à l'exercice d'une autorité ou d'un pouvoir (niveau local, régional, national, européen) et considérées dans leurs interactions.

⁷ Exposition et sensibilité à l'endommagement d'un système spatial urbain, voir Levy & Lussault (2013) - « Vulnérabilité », *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 1096-1098.

s'inscrire dans plusieurs niveaux géographiques, offrant ainsi des ponts entre des niveaux habituellement peu accessibles ou mal reliés. Les coopérations entre villes, plus souples qu'une stratégie régionale, seraient-elles devenues, par l'intermédiaire des échanges d'expériences, une réponse possible au rétrécissement urbain ? La mise en réseau peut-elle constituer une ressource pour les villes rétrécissantes du littoral allemand, marginalisées à l'échelle nationale mais possibles relais des réseaux nord-européens ? L'enjeu semble être de mobiliser les bons réseaux à la bonne échelle afin de recomposer les paramètres conduisant habituellement à une situation de vulnérabilité.

1. Les municipalités de l'Allemagne baltique : une fragilité partagée ?

Le rétrécissement urbain est un processus qui associe recul démographique, pertes de fonctions et d'emplois, augmentation des taux de chômage et du niveau de pauvreté [Hannemann 2003, Heineberg 2004, Meyfroidt 2011]. Il peut combiner jusqu'à trois formes de vulnérabilité : un déclin démographique, un déclin économique, et éventuellement une rétractation spatiale. Sa mesure suppose de couvrir des régions entières et de considérer une extension temporelle minimale [Roth 2011]. Sur la période 1990-2010, les villes baltiques les plus importantes des *Länder* du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et du Schleswig-Holstein ont globalement répondu à ces critères (Fig.1).

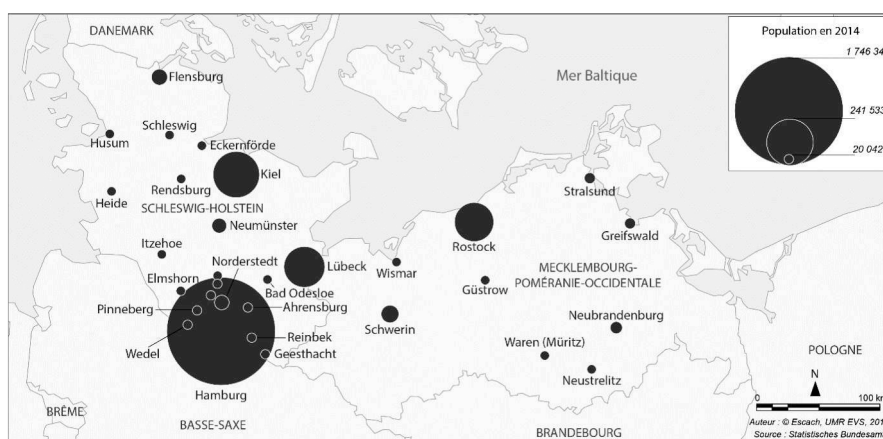


Figure 1 – Population des municipalités de l'Allemagne baltique en 2014

Sur un plan démographique, il existe traditionnellement une ligne de séparation de Saint-Petersbourg à Hambourg distinguant, au cours de la dernière décennie, la Baltique de la croissance urbaine⁸ et celle du

⁸ Schleswig-Holstein, Danemark, Pays nordiques.

« rétrécissement urbain »⁹ [Hanell & Neubauer 2005]. L'ancienne ligne du Rideau de fer ne semble pourtant pas séparer le Schleswig-Holstein littoral et le Mecklembourg-Poméranie, même si les raisons d'un déclin démographique sont à étudier à une échelle plus fine. Si le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale présente un profil homogène, une partie du littoral baltique du Schleswig-Holstein semble en revanche contraster avec l'état de l'ensemble de la région.

Les dix premières villes du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale ont toutes connu une décroissance démographique sur les vingt dernières années¹⁰ avec une moyenne de -20 %, ce qui s'inscrit dans un contexte très particulier (nouvelle Allemagne, territoires des États respectifs avant la réunification). Les grandes villes littorales comme Rostock (-18,2%), Stralsund (-20,7%), Greifswald (-17,6%) ou Wismar (-20 %) ont légèrement mieux résisté que les villes de l'intérieur comme Schwerin (-25,3%) ou Neubrandenburg (-26,8%). Les prévisions pour 2030 (2010-2030) sont également toutes négatives avec une moyenne de -12,6%. Le Schleswig-Holstein présente un profil plus nuancé, avec des déclin démographiques importants pour les quatre premières villes et seules villes libres (*kreisfreie Städte*) de Kiel (-2,5%), Lübeck (-1,6%), Flensburg (-0,9%) et Neumünster (-4,8%). Les autres grandes villes de la région comme Norderstedt, Elmshorn, Pinneberg, Wedel et Ahrensburg connaissent en revanche une croissance démographique en raison du processus d'extension de la métropole hambourgeoise.

Les grandes villes des deux *Länder*, notamment Kiel et Rostock, partagent un solde naturel annuel négatif depuis 1990. Cette situation engendre un fort vieillissement de la population. À Kiel, en 2010, les plus de 65 ans représentaient 18,5% de la population. Le solde migratoire annuel a connu en revanche une inflexion pour nombre de villes allemandes du littoral baltique. À Kiel, le solde migratoire négatif depuis 1990 s'est inversé en 2001 et est resté positif depuis cette date, si l'on excepte l'année 2004. Le solde migratoire à Lübeck a suivi des tendances annuelles plutôt erratiques. À Rostock, le solde s'est inversé en 2003, ce qui a pu être analysé par certains comme une « ré-urbanisation » de la ville-centre. De plus, la ville avait connu avec la réunification de l'Allemagne les mêmes difficultés que les autres *Länder* de l'Est (difficultés économiques, émigration, « *brain-drain* »).

Les deux *Länder* sont un cas à part à l'échelle transnationale : l'Allemagne baltique n'est en effet pas dominée par une métropole d'importance à l'échelle nationale mais par trois villes moyennes (Rostock, Lübeck et Kiel) de tailles relativement semblables. Les métropoles sublittorales de Hambourg et Berlin et, dans une moindre mesure, la région de l'Øresund¹¹, jouent un rôle ambigu

⁹ Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, Pologne et États baltes.

¹⁰ 1990-2010.

¹¹ Région s'étendant du Nord de l'Allemagne au Sud de la Suède et s'articulant autour de la métropole transfrontalière Copenhague/Malmö.

constituant un appel pour les jeunes étudiants et diplômés. Les villes littorales du Schleswig-Holstein comme Kiel ne profitent pas de la périurbanisation de Hambourg. La zone d'extension de Hambourg, où réside un tiers de la population du *Land* en 2010, est une zone de croissance de premier ordre¹², tandis que la côte ouest¹³, la région limitrophe du Danemark¹⁴ et, dans une moindre mesure, une partie de la côte est, présentent une faible attractivité. Globalement, un gradient du sud vers le nord est donc visible, le nord de Neumünster étant davantage marqué par la stagnation démographique voire la déprise que la partie sud/sud-ouest du *Land* autour de Hambourg. Les perspectives à l'horizon 2025/2030 montrent cependant une dynamique positive pour les villes-arrondissements de Flensburg et de Kiel. La ville de Lübeck est un cas à part : elle ne se situe qu'à 55 km de Hambourg et est reliée à la métropole par l'autoroute A1 et par le train en 45 minutes avec une cadence de trois départs par heure. En 2011, 52% des habitants quittant Lübeck émigraient dans la région de Hambourg mais 49,6% des nouveaux habitants provenaient de cette même région. Le front urbain situé entre Hambourg et Lübeck, passant par Ahrensburg et Bad Odesloe, est donc pleinement intégré à la grande région métropolitaine de Hambourg¹⁵.

Économiquement, les villes des *Länder* du Schleswig-Holstein et du Mecklembourg-Poméranie se situent à un niveau de développement relativement proche [Stiller & Wedemeier 2011]. Les régions métropolitaines¹⁶ de Kiel, Rostock et Lübeck possèdent en 2009 un PIB par habitant comparable (Fig. 2).

La convergence de Rostock depuis 1990 s'explique en partie par des aides de l'État central au moment de la réunification. Ce dernier a attribué 1250 milliards d'euros aux *Länder* de l'Est de l'Allemagne en 1990 dans le cadre du paquet « *Aufbau Ost* ». Parallèlement, le mécanisme de péréquation entre *Länder* (« *Länderfinanzausgleich* »), étendu à l'ex-Allemagne de l'Est en 1995, vise encore aujourd'hui à ce que chaque État fédéré (*Land*) dispose d'une capacité financière équivalant à 97 % du montant correspondant aux conditions de vie moyennes sur l'ensemble du territoire.

¹² Arrondissements (*Landkreise*) de Stormarn, de Segeberg et de Pinneberg notamment.

¹³ Arrondissements (*Landkreise*) de Dithmarse et de Steinburg.

¹⁴ Arrondissements (*Landkreise*) de Schleswig-Flensburg et de Frise-du-Nord.

¹⁵ Selon Eurostat, la région métropolitaine de Hambourg comprend les arrondissements suivants : Hambourg (*Land* Hambourg), Harburg et Stade (*Land* Basse-Saxe), Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn (*Land* Schleswig-Holstein).

¹⁶ Au sens d'Eurostat.

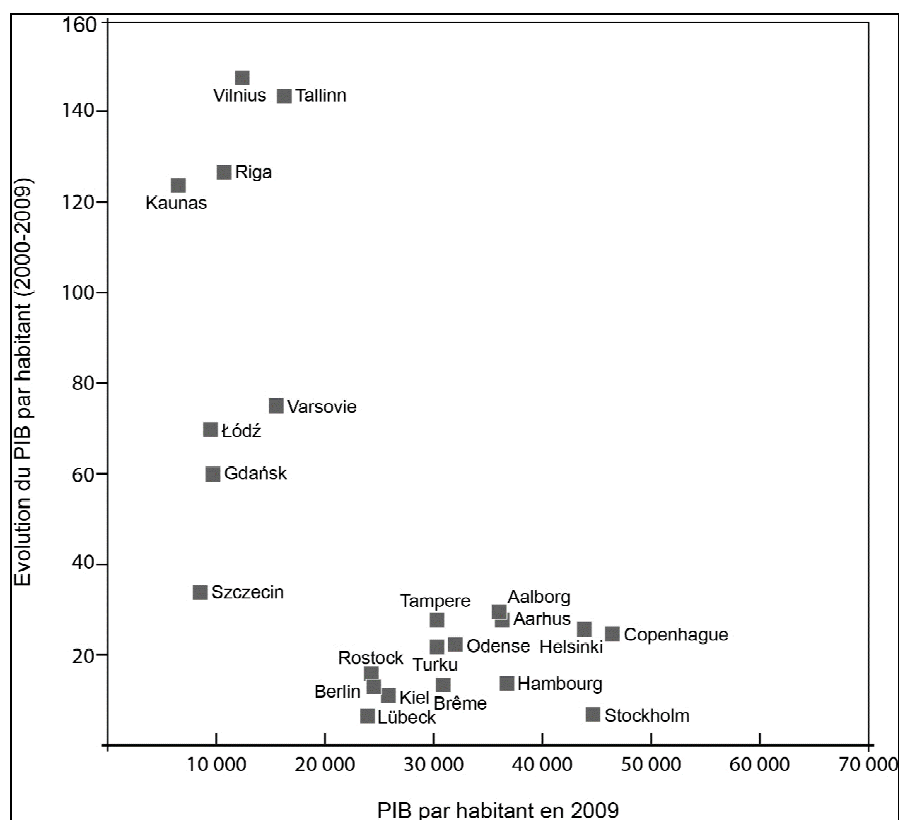


Figure 2 – Dynamisme économique des principales régions métropolitaines baltiques au cours de la décennie 2000¹⁷

Ces différentes mesures d'harmonisation économique ont en réalité eu de nombreux effets pervers. L'augmentation des salaires en ex-RDA a créé une inadéquation entre le niveau de salaire et la productivité. La *Treuhandanstalt*, organisme public chargé de privatiser les entreprises de l'ex-RDA, s'est souvent contentée de liquider les entreprises d'État en les revendant à bas coût à des entreprises dont le siège social se trouvait à l'Ouest. Son action a abouti à la suppression de 90% des emplois industriels. Elle est de fait souvent accusée d'avoir procédé à une forme de colonisation économique.

Les municipalités¹⁸ des deux *Länder* baltiques restent également à l'écart des principales régions dynamiques allemandes : l'Allemagne rhénane, région

¹⁷ Source : STILLER, S., WEDEMEIER, J. (2011) - « The future of the Baltic Sea region: Potentials and challenges », *HWI Policy*, Hamburg Institute of International Economics, Report n°16, 58 p.

¹⁸ Les municipalités de Kiel et Rostock se situent en 2012 respectivement à la 30^e et 37^e place du classement national en termes de population.

la plus urbanisée et industrielle d'Allemagne (Cologne, Duisbourg et les métropoles de la région Rhin-Ruhr), cœur financier du pays (Francfort et Düsseldorf) et partie de la dorsale européenne, et les deux *Länder* de Bavière (Munich) et du Bade-Wurtemberg (Stuttgart) qui constituent une véritable *Sun Belt*. Les qualificatifs pour désigner le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale sont souvent peu élogieux : « *Land en marge* » (*Land am Rand*) [Friedrich-Ebert-Stiftung, Akademie Schwerin 1995], « *périphérie de la périphérie* » (*Peripherie der Peripherie*) [Braun 1997], « *maison pauvre de l'Allemagne* » (*Armenhaus*) comme dans le livre d'histoire de Rolf Schneider [Schneider 1993].

2. Les municipalités allemandes du littoral baltique : un ensemble régional entre rétrécissement urbain et stratégie baltique ?

2.1. Une entrée par les réseaux volontaristes de municipalités

Pour tester l'hypothèse d'une corrélation entre rétrécissement urbain et engagement baltique, une base de données principale répertoriant la participation des municipalités au sein des principaux réseaux baltiques et leur profil démographique et économique a été élaborée en suivant les limites géographiques du programme INTERREG IV-B (2007-2013)¹⁹. Elle rassemble une liste de réseaux institutionnels et de projets européens [Escach & Vaudor 2013]. Cet inventaire a été possible grâce à l'annuaire 2012/2013 des organisations internationales de l'union des associations internationales²⁰ et au site internet INTERREG IV-B. Les informations recueillies permettent une analyse assez complète de l'insertion des acteurs locaux riverains entre 2007 et 2013, en prenant en compte tout autant des réseaux publics institutionnels qui associent des membres durablement par un système d'adhésion que des projets européens temporaires. La sélection des réseaux a été conduite suivant deux critères. Tout d'abord, le caractère transnational d'un réseau a été reconnu lorsqu'il associait des villes d'au moins trois États baltiques dont deux n'étaient pas contigus. Un pays ne devait pas concentrer plus de 80% des membres d'un réseau donné²¹. Les réseaux retenus devaient d'autre part compter des municipalités parmi leurs membres même si l'acteur municipal n'était pas exclusif.

¹⁹ Pour les réseaux de municipalité, l'aire d'éligibilité du programme INTERREG-B pour l'espace baltique constitue un référent incontournable puisque les acteurs souhaitant mener une démarche transnationale ont souvent recours au co-financement européen.

²⁰ Gruyter De, W., [2012], *Yearbook of international organizations*, Berlin/New-York, Union of International Associations, 2984 p.

²¹ Ce critère nous a amené à exclure le réseau « *Baltic Sea Challenge* » puisque 80,6% des villes membres sont situées en Finlande.

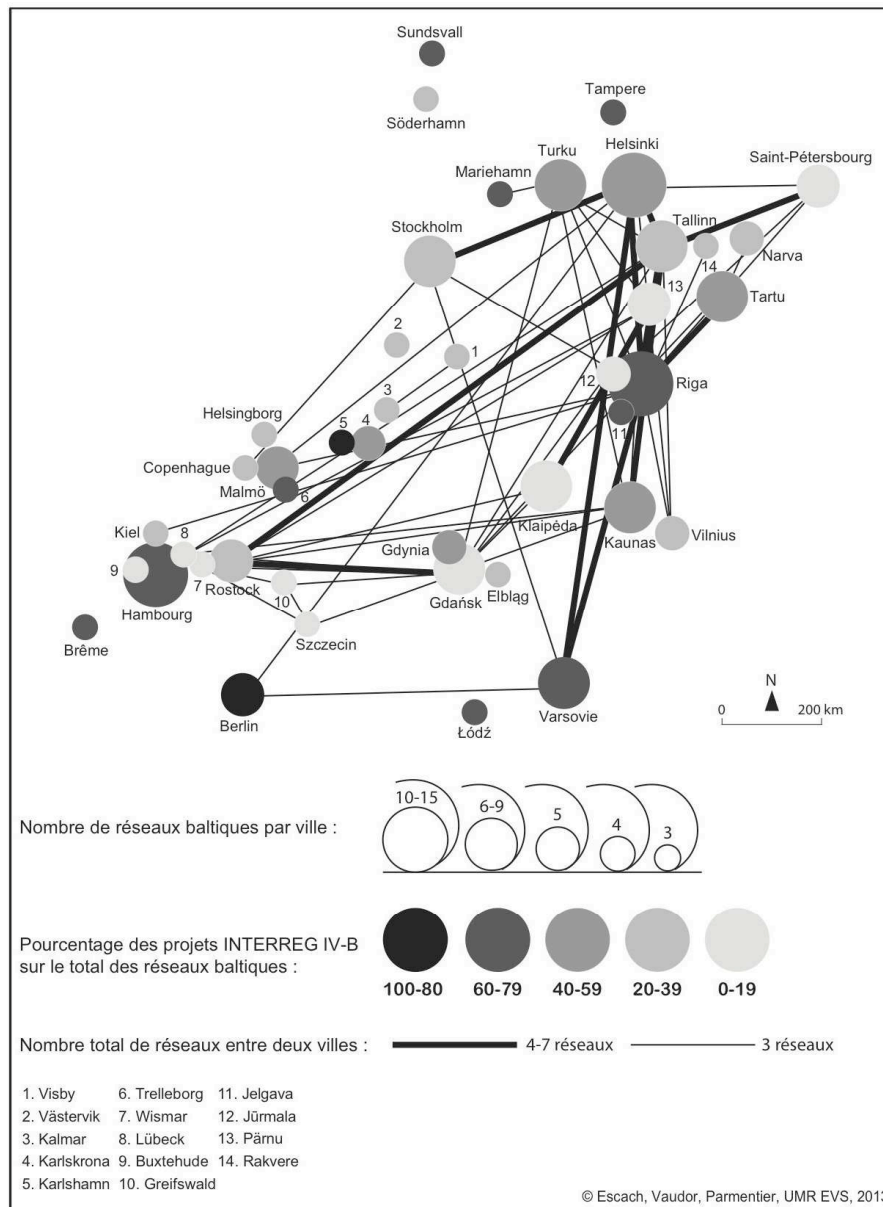


Figure 3 – Municipalités « les plus impliquées » de la base de données principale en décembre 2013

La base de données a donc répertorié au total 63 réseaux dont quatre réseaux institutionnels de municipalités²², 12 réseaux institutionnels associant des municipalités²³ et 47 projets INTERREG IV-B²⁴. À partir de cette base initiale, constituée de 354 municipalités, une base de données « filtrée », conservant seulement les 43 municipalités baltiques appartenant à plus de trois réseaux (soit 12% de l'ensemble), a été conçue (Fig. 3). L'analyse vise donc à établir si ce premier décile, rassemblant les villes riveraines les plus impliquées, correspond à un profil de décroissance, notamment démographique.

2.2. Des réseaux baltiques qui associent villes dynamiques et villes « rétrécissantes »

Une première régression linéaire, réalisée à l'aide du logiciel de statistiques R, croisant l'évolution de la population entre 1990 et 2010 et le nombre de réseaux s'est accompagnée d'une p-value très forte (0,832) et d'un R² très proche de 0 (0,001) ce qui montre l'indépendance absolue des deux variables. Le nuage de point (Fig. 4) révèle clairement une position positive des villes du *Norden*²⁵ comme Helsinki, Stockholm, Turku et dans une moindre mesure Malmö qui associent croissance démographique et forte présence au sein des réseaux baltiques. Cette corrélation explique pourquoi ils constituent des partenaires attractifs pour les villes du Schleswig-Holstein et du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale. Mis à part Hambourg et sa région (Buxtehude), les villes allemandes les plus intégrées au sein des réseaux baltiques sont toutes en déclin démographique plus ou moins important. Rostock, Wismar et Greifswald présentent l'une des évolutions démographiques parmi les plus défavorables avec Riga, Narva et Jelgava. Mais Wismar et Greifswald se rapprochent davantage de Kiel, Lübeck et Brême en associant une évolution démographique négative à une insertion moyenne au sein des réseaux baltiques. Seule la métropole économique du Mecklembourg-

²² BaltMet, KIMO, Nouvelle Hanse, Union of Baltic Cities.

²³ Ars Baltica, Baltic Local Agenda Forum 21 (BLA21F), Baltic Palette, Baltic Sail, Baltic Sea Action Group, Baltic Development Forum, Baltic Sea States Subregional Co-operation, Baltic Tourism Commission, EuRoB, Hanseatic Parliament, Healthy Cities Network Phase V, Social-Hansa.

²⁴ Agora 2.0, BaltCICA, BaltFood, Baltic Biogas Bus, Baltic Bird, Baltic Fashion, Baltic Master II, Baltic Supply, Baltic.AirCargo.Net, Balticclimate, BaltMet Promo, BaSIC, BERAS Implementation, BGLC, BONITA, BSLN, BSR InnoShip, BSR Quick, BSR TransGovernance, BSR InnoReg, CleanShip, COHIBA, Cool-Bricks, Eco-Region, Egoprise, EWTC II, FM, IBI Net, JOSEFIN, Longlife, More Baltic Biogas Bus, NECL II, New Bridges, One BSR, Parks and Benefits, PEA, PRESTO, PURE, RB21T, RBGC, SCANDRIA, Science Link/Link1, Submariner, Trans in Form (TiF), Urb.Energy, Urban Creative Poles, Waterpraxis.

²⁵ Géographiquement, le terme renvoie à un ensemble de cinq États (le Danemark, la Norvège, la Suède, l'Islande et la Finlande) et trois territoires autonomes (les territoires autonomes des îles Féroé, du Groenland et des îles d'Åland). Dans ces pays, l'expression est utilisée dès la fin du XIX^e et début du XX^e siècle afin d'évoquer une large unité géographique, historique et culturelle et s'accompagne au cours du XX^e siècle de l'émergence de coopérations institutionnelles à l'image du Conseil nordique créé en 1952.

Poméranie-Occidentale cumule une importante chute démographique (-18,2%) avec une très forte insertion baltique (5 réseaux). Le cas de Rostock semble parfaitement répondre au modèle d'une ville décroissante très engagée au sein de l'espace baltique.

Une logique similaire apparaît après la réalisation d'une seconde régression impliquant l'évolution de la population entre 2000 et 2010 et le nombre de réseaux. La p-value (0,825) et le R^2 (0,001) confirment toujours une absence de dépendance des deux variables. La dynamique positive est renforcée au niveau de l'Øresund avec une bonne intégration de Trelleborg, s'ajoutant à celle d'Helsinki, Stockholm et Turku. La plupart des villes allemandes ont une croissance nulle ou très faible à l'exception des croissances positives de Hambourg et Buxtehude et du déclin démographique important de Wismar.

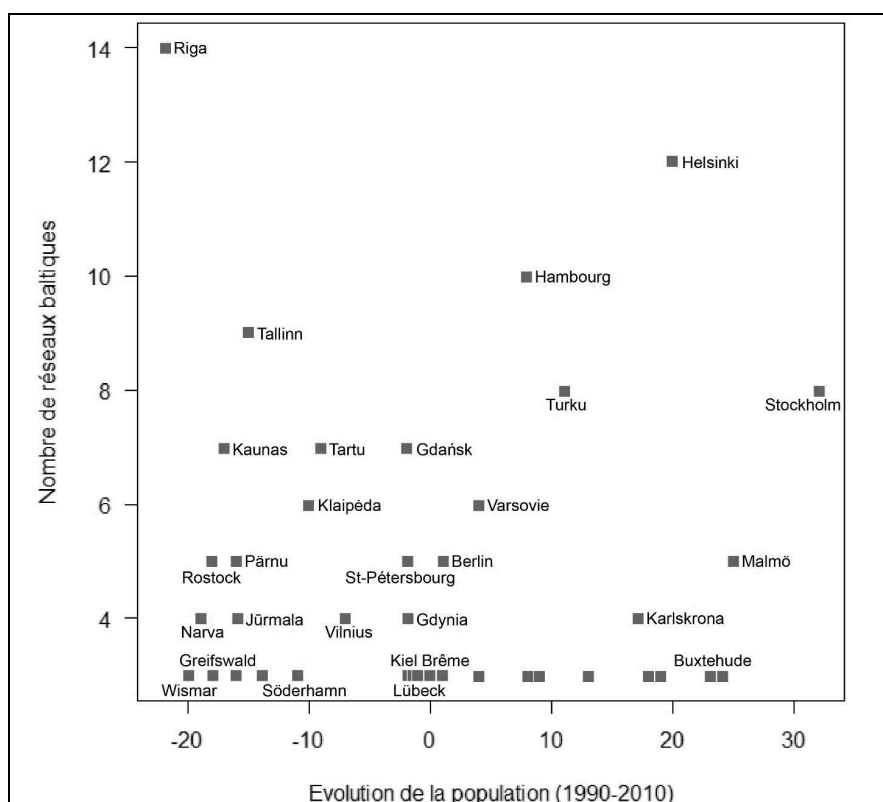


Figure 4 – Nuage de point croisant nombre de réseaux baltiques et évolution démographique (1990-2010)²⁶

²⁶ Statistiques nationales pour les municipalités et base de données pour le nombre de réseaux.

La corrélation démographique ainsi que le profil économique dressé permettent d'identifier Rostock comme la seule ville du littoral allemand cumulant profil de rétrécissement urbain et fort engagement au sein de l'espace baltique ce qui justifie le développement d'une étude de cas spécifique.

3. Le cas de Rostock : une utilisation concrète des réseaux baltiques pour lutter contre la marginalisation.

3.1. Rostock, une transition délicate pour l'ancienne porte de la RDA

Rostock est le principal pôle économique²⁷ et la plus grande ville du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale avec 202 887 habitants en 2012. Elle est située en position sub-littorale, à 18 km de la mer Baltique, sur l'estuaire de la Warnow en amont de la station balnéaire de Warnemünde.

Rostock a occupé une place particulière au sein de la RDA. La population municipale a doublé entre 1946 (114 869 habitants) et 1970 (200 982 habitants). Le deuxième plan quinquennal (1956-1960) prévoit de développer considérablement la ville notamment autour de la pêche industrielle et des chantiers navals (*Warnow Werft* créés en 1947-1948). Avec la division de l'Allemagne, la RDA a désormais besoin d'un port de haute-mer. Le trafic du nouveau port ouvert en 1960 (*VEB Seehafen Rostock*) augmente de 10,1 à 20,7 millions de tonnes entre 1970 et 1988 et culmine à 21 millions de tonnes en 1989. 40 % des échanges s'effectuent alors avec l'Union soviétique. À l'international, le trafic s'oriente vers l'Amérique centrale, le Nicaragua et Cuba²⁸. En 1991, le trafic décline tombant à 8 millions de tonnes [Fellner 1993].

La réunification allemande est douloureuse pour Rostock à plus d'un titre. La population de la ville baisse considérablement et sans interruption de 1989 à 2003 (-54 653 habitants soit -21,6 % de la population). Économiquement, la municipalité connaît également d'importantes difficultés. Le taux de chômage passe de 1 à 14 % entre mars et décembre 1990. Avec un taux de chômage de 11,5 % en 2013, Rostock se situe encore aujourd'hui bien au-dessus de la moyenne nationale de 6,9 %. La ville a dû simultanément faire face à la rétractation de l'arrière-pays et de l'avant-pays du port, concurrencé par Hambourg après la réunification, et à une restructuration/relocalisation des principales industries comme les chantiers navals ou la pêche industrielle [Fellner 1993].

La ville de Rostock s'en est pourtant plutôt mieux sortie que des plus petites villes littorales comme Stralsund et Wismar et *a fortiori* que les villes de l'intérieur comme Schwerin et Neubrandenburg. Elle a reçu beaucoup d'aides de l'État dans le cadre des programmes de réunification, a attiré davantage que

²⁷ La capitale politique est Schwerin.

²⁸ Entretien avec Andreas Schubert, employé au département de l'urbanisme de la mairie de Rostock, rencontre à la mairie de Rostock le 16 janvier 2012 à 14h00.

ses voisines des investisseurs ouest-allemands ou venus de l'étranger et a pu bénéficier de programmes d'assistance accordés par ses villes jumelles. Située à proximité de Hambourg et Berlin, elle possédait la masse critique suffisante à une possible reconversion. Aujourd'hui encore, l'enjeu pour la municipalité est de redéfinir sa politique internationale et son ouverture, alors même que le rôle de porte du monde est désormais assumé par sa voisine Hambourg.

La coopération baltique à Rostock est ancienne puisqu'elle date des semaines baltiques²⁹ organisées à partir de 1958 [Escach 2012]. Les contacts avec des villes riveraines n'ont pas cessé tout au long de la deuxième partie du XX^e siècle et ont pris la forme de relations tissées avec les pays frères ou avec certains États nordiques (Suède, Finlande)³⁰. À la chute du Rideau de fer, presque tous les jumelages baltiques de Rostock sont déjà établis : Szczecin (1957), Turku (1959), Riga (1961), Aarhus (1964), Bergen (1965), Göteborg (1965), Brême (1987). La ville figure parmi les membres fondateurs de l'Union des villes de la Baltique³¹ en 1991. Elle a assuré depuis plusieurs fonctions au sein du réseau (membre du comité exécutif, municipalité vice-présidente...). Un bureau de coordination du programme INTERREG-B pour la mer Baltique est également présent dans la ville, ce qui facilite les démarches d'acteurs locaux. Les relations internationales fonctionnent avec seulement deux temps pleins (anciennement trois) pour gérer le protocole, les déplacements de délégations, quatorze villes jumelles³² en Baltique et dans le monde, ce qui montre qu'au-delà de la capacité technique, la volonté politique et l'engagement personnel des employés sont primordiaux.

²⁹ À Kiel, le maire social-démocrate, Andreas Gayk, avait transformé après la guerre une régata traditionnelle datant de l'époque de l'empire (1882) en un événement international culturel, politique et sportif appelé « la semaine de Kiel ». À partir du milieu des années 1950, sa programmation évolue subrepticement : la municipalité du Schleswig-Holstein invite de plus en plus régulièrement des unités militaires de l'OTAN. La RDA décide alors d'instaurer, en forme de riposte, une semaine baltique de Rostock dès 1958. La semaine de Rostock rassemble des élus, sportifs, artistes et universitaires originaires des pays frères ou d'États nordiques comme la Suède ou la Finlande.

³⁰ Les jumelages lancés pendant la guerre froide n'ont pas forcément fait l'objet de documents écrits. Un simple accord d'amitié entre Rostock et Turku précise par exemple, le 17 septembre 1959, que des contacts universitaires, culturels, touristiques viseront à une meilleure compréhension entre les peuples et à un maintien de la paix. Le texte prévoit l'organisation d'une exposition sur les dix ans de la RDA à Turku. Des journées de la RDA se déroulent à Turku en 1973 et en 1984 avec l'intervention de doctorants de l'université de Rostock. Entre Turku et Rostock, il a fallu finalement attendre plus de 50 ans pour qu'un jumelage écrit soit signé par les deux mairies le 18 septembre 2004.

³¹ L'Union des villes de la Baltique (UBC), créé en 1991 avec la déclaration de *Gdańsk*, est un réseau de villes baltiques associant des municipalités de taille variable autour de multiples thématiques de coopération : développement durable, culture, urbanisme, santé et cohésion sociale...

³² Treize villes jumelles auxquelles s'ajoute *Guldborgsund* (*partenariat conclu en 2014*).

3.2. Un marketing autour de la centralité de la ville à l'échelle baltique

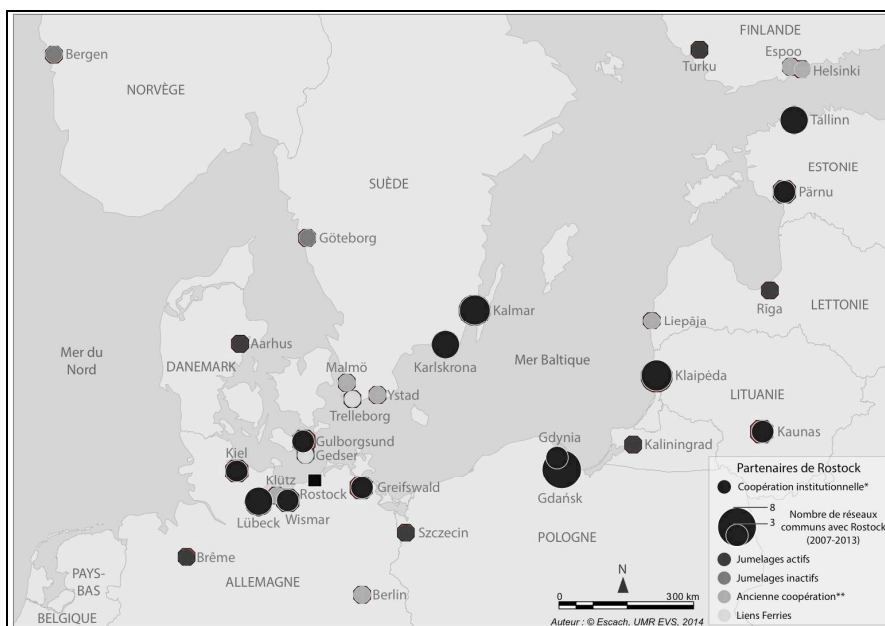


Figure 5 – Les villes partenaires de la municipalité de Rostock

* Coopération institutionnelle : Partenaires dans trois réseaux communs ou plus (réseaux institutionnels et projets européens aux niveaux transfrontalier et transnational pour les programmes Espace baltique, mer du Nord et Europe centrale).

** Ancienne coopération : Coopération dans trois réseaux communs ou plus sur les périodes 1994-1999 et 2000-2006.

La position de Rostock à une échelle baltique est régulièrement présentée par les élus comme favorable car pouvant constituer un point d'interconnexion [*Drehkreuz*] entre Europe nordique et Europe médiane³³.

D'un côté, la tentation est grande de rejoindre symboliquement l'espace du *Norden* et notamment la région dynamique de l'Øresund. Les liaisons *ferries* entre Rostock et des villes danoises ou suédoises fournissent un support fonctionnel à ces velléités (Rostock-Gedser, Rostock-Trelleborg). Le transfert de la capitale allemande de Bonn à Berlin a placé Rostock à mi-chemin entre l'ouest de la Scandinavie et l'aire berlinoise. La municipalité de Rostock ne peut certes pas se placer sur un plan d'égalité avec les voisines danoises ou suédoises particulièrement dynamiques de l'Øresund, ni même espérer

³³ Hansestadt Rostock, [2010], « Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock », *Städtischer Anzeiger*, n°18, 8 septembre 2010, p.10.

s'intégrer pleinement à l'espace nordique, mais elle nourrit l'ambition d'en devenir une porte d'entrée.

L'instrumentalisation de l'image du *Norden* n'est pas anodine : la région est associée à un dynamisme économique, et à des standards sociaux et écologiques réputés à l'échelle mondiale. En 2007, le Danemark, la Suède, la Finlande et la Norvège représentaient l'équivalent de 73% du PIB de la région baltique³⁴. D'autre part, les espaces du détroit ont connu une grande résistance face à la crise. L'indice d'innovation globale en 2011 situe la Suède au 2^e rang et le Danemark au 6^e rang des pays mondiaux. Les villes situées entre Hambourg et Helsinki ont parfois été qualifiées de « banane bleue baltique » [Joenniemi & Wæver 1992, Helmryd, 1993]. Le dynamisme de la région de l'Øresund, contribue à une recherche d'ancrage (*Andockung*), menée par les espaces périphériques. Cette démarche consiste pour les deux *Länder* à assumer leur statut de périphérie en s'associant à des pôles externes de croissance [Braun 1997, 2004]. Le potentiel endogène ne suffit pas, la croissance économique passant nécessairement par une extraversion : vente de produits biologiques sur les marchés de Hambourg et de Copenhague, développement d'offres touristiques à destination des métropoles scandinaves, sous-traitance dans le domaine médical ou dans certains secteurs de pointe pour des entreprises basées au Danemark ou en Suède.

La ville de Rostock peut également jouer le rôle de relais auprès des municipalités de l'Est (Pologne et Europe médiane). Les propos de Karin Wohlgemuth, directrice de la division des relations internationales de la mairie, vont dans ce sens : « *Nous partageons les mêmes problèmes et le même passé que les autres villes de l'Est. Entre nous, nous nous comprenons* »³⁵. Berndt Seite, ministre-président du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale de 1992 à 1998, avait déjà souligné au début de la décennie 1990 un avantage comparatif de sa région. Elle pourrait s'imposer comme « Guide pour l'Est » auprès de ses voisins scandinaves, en raison de son capital linguistique et des proximités culturelles qu'elle entretenait avec l'ancien hémisphère soviétique.

La ville mise désormais sur un axe nord-sud entre Europe du Nord et Europe centrale voire entre Europe du Nord et arc baltique³⁶ (Fig. 5). Si la coopération au sein de l'espace baltique voire à l'échelle transfrontalière reste une priorité absolue, la coopération à une échelle plus vaste, centre-européenne, permet d'obtenir une reconnaissance de la part des partenaires nordiques. Rostock est pris dans un double jeu d'échelles : exister sur la scène baltique pour renforcer

³⁴ Selon les limites du programme INTERREG IV-B Espace Baltique 2007-2013.

³⁵ « Between eastern cities, we have the same problems and background. We understand each other », rencontre à Rostock le 16 janvier 2012.

³⁶ L'arc baltique est une expression utilisée par Roger Brunet (Brunet, 2002) pour désigner un espace de l'Union européenne qui s'étend de Hambourg à Helsinki, en passant par Riga et les anciens comptoirs de la Hanse médiévale du sud de la mer Baltique.

sa centralité au niveau national et exister sur la scène européenne pour renforcer sa légitimité au niveau nordique/baltique.

Le document préparatoire *Lignes directrices du développement urbain de la ville hanséatique de Rostock*³⁷, publié en 2010 par la mairie de Rostock, fixe l'objectif de convertir Rostock en *regiopolis* s'inspirant ainsi d'une réflexion menée dans la ville depuis 2006-2007³⁸. Ce terme est à nouveau employé dans une version finale du cadre stratégique publiée en 2012, *Rostock 2025, lignes directrices du développement urbain* : « En tant que *regiopolis*, Rostock sera engagée à une échelle internationale plus étendue dans le futur, principalement au sein de la région baltique et dans l'espace délimité par les métropoles de Berlin, Copenhague/Øresund, Hambourg, Szczecin³⁹ ». Le terme *regiopolis* a été inventé par les professeurs Iris Reuther et Jürgen Aring en Allemagne en 2006. Il désigne une ville moyenne (de plus de 100 000 habitants) située à l'extérieur d'une aire métropolitaine mais qui assume certaines fonctions métropolitaines, présente des infrastructures de haute qualité, une bonne accessibilité, constitue une centralité économique pour ses espaces environnants et forme un pôle d'innovation. Le concept vise à valoriser le potentiel que constituent des espaces urbains jusqu'ici délaissés et à annoncer leur retour sur la carte européenne et nationale. Rostock constitue la première *regiopolis* reconnue en 2009, année de la première conférence nationale sur les *regiopolis* en Allemagne⁴⁰. Le terme de *regiopolis* condense des projets contribuant à une réorientation de la ville et du port dans un contexte post-communiste.

3.3. Une entrée interterritoriale grâce aux réseaux de villes ?

La reconquête d'une centralité symbolique en prenant appui sur le concept de *regiopolis* trouve plusieurs traductions spatiales à trois échelles principales : une insertion au sein de réseaux de transport entre le Nord et le Sud de l'Europe, un ancrage symbolique à l'espace transfrontalier du *Norden* et des recompositions intra-urbaines grâce aux échanges noués au sein des réseaux baltiques.

Une première stratégie consiste pour la municipalité à s'appuyer sur son port, certes modeste, qui constitue un avantage comparatif certain, pour gagner

³⁷ Hansestadt Rostock, [2010], « Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock », *Städtischer Anzeiger*, n°18, 8 septembre 2010, p.7.

³⁸ Voir l'historique de la *regiopolis* de Rostock : <http://www.regiopole-rostock.de> [consulté le 03/08/2014].

³⁹ Citation tirée de la version résumée : Hansestadt Rostock, (2013), *Rostock 2025, Leitlinien zur Stadtentwicklung, Kurzfassung*, p.1. La version longue est également disponible en ligne et reprend les mêmes éléments, voir Hansestadt Rostock, (2013), *Rostock 2025, Leitlinien zur Stadtentwicklung*, p. 43.

⁴⁰ Cette conférence a été organisée par la Chambre de commerce et d'industrie (IHK) et la municipalité de Rostock, la société d'aménagement *Planungsverband Region Rostock* et le *Land* du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale.

en intégration au sein des réseaux d'échanges européens et donc en rayonnement. Cette centralité topologique n'est possible qu'au prix d'une reconversion des activités portuaires. Certes, les transits de marchandises entre les pays nordiques et la mer Adriatique ne sont pas négligés avec la multiplication de projets de corridors multimodaux nord-sud. Le projet européen INTERREG IV-B *SCANDRIA* visait ainsi à offrir une alternative au passage du *Fehmarn* tout en réutilisant l'ancienne ligne Berlin-Prague-Budapest-Bucarest empruntée par les échanges commerciaux au sein du COMECON. Parallèlement, l'accueil de navires de croisière constitue un nouvel axe de développement pour les autorités portuaires et municipales. Il s'agit de capter des visiteurs qui ne faisaient jusqu'ici que transiter par la ville et d'optimiser le transfert depuis les quais de débarquement vers un centre-ville au front d'eau embelli. Plusieurs compagnies de croisières, comme MSC Croisières, ont même choisi le port allemand de Rostock-Warnemünde comme tête de pont de quelques itinéraires. La concurrence est cependant rude sur le littoral allemand, les 300 000 passagers accueillis à Rostock en 2012 étant dépassés par les 348 000 passagers faisant escale à Kiel⁴¹.

Un deuxième axe de développement, plus topographique, consiste à imprimer l'idée d'une continuité territoriale entre la région transfrontalière de l'Øresund toute proche et le littoral du Mecklembourg. Des initiatives scandinaves sont régulièrement prises en exemple dans la ville. Le département de l'urbanisme de Rostock a ainsi beaucoup appris de Göteborg quant à la manière de réaménager ses fronts d'eau pour le projet « *WUD-Waterfront Urban Development* » (INTERREG II-C). Plusieurs semaines finlandaises, associant événements culturels et conférences, ont aussi été organisées, notamment en 2004. L'ancrage avec les pays nordiques prend la forme d'outils institutionnels concrets, par exemple sur un plan économique. Les opérateurs du Mecklembourg utilisent l'instrument INTERREG IV-A « Sud de la baltique » pour des programmes conjoints de recherche avec la Suède et ont rejoint le projet BSR STARS sur la mise en réseau de clusters pour PME/PMI. Le *Land* s'est spécialisé dans l'économie de la santé à travers la mise en place en 2001, par des autorités publiques et acteurs privés⁴², de la *Biocon Valley GmbH*, l'une des organisations à l'origine du réseau global *ScanBalt-Initiative* qui rassemble plusieurs acteurs scandinaves. L'influence géographique de l'Øresund sur le Mecklembourg est pourtant très discutée : les projections à l'horizon 2020/2030 placent tantôt le Mecklembourg dans l'aire berlinoise [VASAB 2010] avec un fort potentiel d'intégration au sein de l'aire nordique, tantôt dans une large zone s'étendant de Amsterdam à Copenhague en passant par Berlin [ESPON 2006]. Les cadres institutionnels manquent de fait à Rostock pour échanger avec la région urbaine de Copenhague/Malmö toute proche : la

⁴¹ Baltic Transport Journal, 1/2013.

⁴² Voir la liste des membres sur le site de l'association : <http://www.bioconvalley.org>.

municipalité ne fait ni partie du programme INTERREG-A Öresund-Kattegat-Skagerrak, ni du programme INTERREG-B Mer du Nord.

Enfin, la ville de Rostock cherche à modifier son image en changeant de visage et en réinvestissant les attributs urbains de la centralité. Plusieurs friches, en plein cœur de la ville, révélant une rétractation spatiale, doivent faire l'objet de programmes de rénovation. L'utilisation de projets européens permet également de créer un « effet de levier » pour mobiliser autour d'une cause les acteurs locaux. Le thème de la culture est par exemple sensible dans la ville, et a fait l'objet de nombreuses initiatives citoyennes. Au début de la décennie 2000, à Rostock, un certain nombre d'élus souhaitent fermer deux musées d'importance (le musée *Kloster zum Heiligen Kreuz* et l'ancien musée maritime de la rue August-Bebel) pour développer dans leurs murs de nouvelles fonctions. Les deux bâtiments, relativement anciens, sont en effet tombés en décrépitude et il est impossible d'y monter des expositions sur l'histoire de la ville. Un employé du département d'urbanisme de la municipalité décide alors de participer à des projets internationaux pour les sauver. Rostock entre dans des projets européens consacrés à la possibilité de partenariats public/privé comme ACT4PPP (INTERREG IV-B Central Europe, 2008-2011) ou à l'établissement d'un marketing culturel à l'image du projet CULTMARK (INTERREG III-C, 2004-2006). L'organisation d'un séminaire de la commission « urbanisme » de l'Union des Cités de la Baltique⁴³ en 2006 permet aux autres municipalités riveraines de se livrer à une réflexion sur le thème de la rénovation des musées de la ville. L'idée d'une compétition internationale d'architecture pour la réalisation d'une entrée de bâtiment attractive est proposée afin de redynamiser le musée de la rue August-Bebel (2009-2010). Le séminaire trouve un écho important dans la presse locale et chez les citoyens (montage de l'association *Societät Rostock Maritim e.V.*). A l'automne 2011, six millions d'euros de l'État (*Städtebauförderung*) et de l'UE sont récoltés, notamment grâce à la mobilisation autour des différents projets. Ils ont permis un maintien de la fonction musée sur les plans de rénovation et sur les plans d'occupation des sols et ont donc créé une zone d'ouverture de droit. Les deux musées sont sauvés et les élus obligés de revenir sur leur décision. Le levier baltique a été utilisé pour renverser une situation de conflit local.

Conclusion

Les villes riveraines de l'espace baltique ont franchi un nouveau palier dans le saut d'échelle. Après avoir cherché une plus grande convergence entre les deux anciens blocs puis s'être adaptées aux normes européennes, les municipalités du Schleswig-Holstein et du Mecklembourg-Poméranie-

⁴³ Autre nom de l'Union des villes de la Baltique.

Occidentale tendent aujourd'hui à profiter d'une réticularité baltique multi-scalaire. Elles multiplient les coopérations au sein de différentes zones intégrées à l'image de Rostock dont les contacts s'inscrivent dans un triangle entre monde nordique, métropoles allemandes et ancienne Europe communiste. L'objectif est surtout un changement d'image, et l'association à une modernité qui tournerait la page des déclin économiques et démographiques. Le cas de Rostock souligne le rôle du discours politique et du vocabulaire utilisé : il existe une concurrence à l'argumentaire géographique, chacun redéfinissant ses ancrages régionaux pour effacer des limites nationales ramenant à une situation jugée trop périphérique. Finalement, cette course au « saut d'échelle » apparaît souvent comme un détour : elle questionne la place que la ville occupe dans la hiérarchie traditionnelle (acteurs locaux, régions, État) et son positionnement dans une concurrence désormais généralisée. Un nouveau statut en Baltique permettrait de négocier différemment des relations de travail quotidiennes avec les acteurs régionaux et étatiques qui possèdent, eux, les compétences juridiques pour mener de réelles politiques internationales. Les villes du littoral allemand ne cherchent donc pas à s'écarter de la hiérarchie verticale traditionnelle, dont elles font pleinement partie, mais bien à la recomposer à leur avantage.

Références bibliographiques

- BRAUN, G. (1997) – *Mecklenburg-Vorpommern in internationalen Wettbewerb*, Rostock, Universität Rostock, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät, Rostocker Beiträge zur Regional- und Strukturforschung, Heft 11, 209 p.
- BRAUN, G. (2004) – « Wüsten oder Oasen: Konzepte einer Regionalpolitik in Mecklenburg-Vorpommern », in M. Eich-Born, *Innovationen für Mecklenburg-Vorpommern - Strategien für einen Wachstumspfad*, Rostock, Rostocker Beiträge zur Regional- und Strukturforschung Heft 17, pp. 253 - 288.
- BRUNET, R. (2002) – « Lignes de force de l'espace européen », *Mappemonde*, n°66, pp. 14-19.
- BULEON, P. & BAUDELLE, G. (1999) – « Réseaux de villes entre logiques européennes et logiques locales », in J. Chevalier, *Réseau urbain et réseaux de villes dans l'Ouest de la France*, Paris, Collection Villes, Anthropos, pp. 83-101.
- DE RAUGLAUDRE, P. (1998) – « Le littoral méridional de la Baltique. De Copenhague à Saint-Petersbourg : renaissance d'un littoral oublié », in Y. Lacoste & B. Giblin (dir.), *Géohistoire de l'Europe médiane*, Paris, La Découverte/Livres Hérodote, pp. 70-71.
- ESCACH, N. (2012) - « La région baltique ou la tentation du « saut d'échelle » entre Allemagne divisée et Allemagne 'réunie' », *Mémoire[s], identité[s], marginalité[s] dans le monde occidental contemporain*, n°8, 21 p., Disponible en ligne, <http://mimmoc.revues.org/1075>

- ESCACH, N. (2014) – *Réseaux de villes et recompositions interterritoriales dans l'espace baltique*, Thèse de doctorat sous la direction de Lydia Coudroy de Lille et Boris Grésillon, ENS Lyon, 456 p.
- ESCACH, N. & VAUDOR, L. (2014) – « Réseaux de villes et processus de recomposition des niveaux : le cas des villes baltiques », *Cybergéo*, n° 679, Disponible en ligne, <https://cybergeo.revues.org/26336>
- ESPON, (2006) – *Integrated Analysis of Transnational and National Territories Based on ESPON Results*, Bonn, ESPON, projet 2.4.2, 1691 p.
- FELLNER, A. (1993) – *Hansestadt Rostock: Perspektiven der Stadtentwicklung im Bereich der Binnenwarnow*, Oldenbourg, BIS Verlag, 161 p.
- FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG. (1995) – *Mecklenburg-Vorpommern. Land am Rand für immer ?*, Schwerin, Akademie Schwerin, 68 p.
- GRUYTER DE, W. (2010) – *Yearbook of international organizations*, Berlin/New-York, Union of International Associations, 2984 p.
- HANELL, T. & NEUBAUER, J. (2005) – *Cities of the Baltic Sea Region, Development Trends at the Turn of the Millennium*, Stockholm, Nordregio Report 1, 128 p.
- HANNEMANN, C. (2003) – « Schrumpfende Städte in Ostdeutschland, Ursachen und Folgen einer Stadtentwicklung ohne Wirtschaftswachstum », *APZG*, Vol. 28, pp. 16-23.
- HELMRYD, C. (1993) – *La Baltique : regards nordiques sur une région en devenir*, Mémoire de fin d'études sous la direction de Jean-Christophe Romer, Université de Paris 1, 114 p.
- HEINEBERG, H. (2004) – « Städte in Deutschland, zwischen Wachstum und Umbau », *Geographische Rundschau*, Vol. 56, n°9, pp. 40-46.
- JOENNIEMI, P. & WÆVER, O. (1992) – « Regionalization around the Baltic Rim: Notions on Baltic Sea Politics », *Nordic Seminar and Working-group reports*, The Nordic Council, (521), 38 p.
- JOUVE, B. (2007) – « Le political rescaling pour théoriser l'État et la compétition territoriale en Europe », in A. Faure, JP. Leresche, P. Muller & S. Nahrath, *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, pp. 45-56.
- LEVY, J. & LUSSAULT, M. (2013) – *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.
- MAYNTZ, R. (1993) – « Policy-Netzwerke und die Logik von Verhandlungssystemen », in A. Heritier, *Policy-Analyse, Kritik und Neuorientierung*, Opladen, PVS-Sonderheft 24, pp. 39-56.
- MEYFROIDT, A. (2011) – « Les services du quotidien comme solution au rétrécissement urbain : le cas de Marzahn-Hellersdorf », *Géocarrefour*, Vol. 86, n°2, pp. 127-137.
- OSWALT, P. & RIENIETS, T. (2006) – *Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern*, Hatje Cantz Verlag, 160 p.
- PIOLLE, X. (1993) – « Action économique et recours à l'intercommunalité. De la continuité de l'agglomération à la discontinuité du réseau de villes », *Villes et Territoires*, n°5, pp. 183-200.
- ROTH, H. (2011) – « Les villes rétrécissantes en Allemagne », *Géocarrefour*, vol. 86, n°2, pp. 75-80.

-
- SCHNEIDER, R. (1993) – *Kleine Geschichte des Landes Mecklenburg-Vorpommern*, Berlin, Argon Verlag, 139 p.
 - STILLER, S. & WEDEMEIER, J. (2011) – « The future of the Baltic Sea region: Potentials and challenges », *HWWI Policy*, Hamburg Institute of International Economics, Report n°16, 58 p.
 - TESSON, F. (1996) – *Les réseaux de villes en France. Recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace*, Thèse de doctorat de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, 267 p.
 - VASAB, (2010) – *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region*, Bonn, BBSR, 57 p.
 - VELTZ, P. (1996) – *Mondialisation, villes et territoires : L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF), 288 p.